EL

PASO

INTEROCEÁNICO

EN AMÉRICA

ÍNDICE

TEMA Y OBJETIVOS

El océano, o los océanos, como espacio(s) único(s) y cerrado(s) que permiten que los Estados dialoguen entre sí, siguiendo cualesquiera direcciones. También como espacio(s) único(s) y cerrado(s) que posibilitan la rivalidad directa, el choque cara a cara entre los mismos protagonistas que antes se comunicaban. El transporte marítimo como medio para unir a los diferentes países del mundo. También para separarlos. Porque además de las cargas comerciales que se intercambian, ha sido posible establecer relaciones culturales a través de muchos años gracias a este tipo de transporte. La relevancia de istmos, estrechos, canales, puertos y desfiladeros, lejos de quedar anclada en el pasado, vive quizá en el momento presente su época de mayor relevancia. "El transporte de cargas que mueve la marina mercante mundial representa el 80% del comercio internacional, siendo para algunos países de Europa, por ejemplo Gran Bretaña, Grecia y España, mayor este porcentaje. Este transporte permite que los gobiernos establezcan programas de desarrollo, con base en el comercio exterior, para llegar a diversos mercados, así como lanzarse a la conquista de nuevos"[1].

La presente investigación surge con el objetivo de evaluar la importancia concreta que tienen estas rutas interoceánicas en el continente americano. Un recorrido por la historia, el presente y el futuro de lo que ha significado, significa y significará el 'salto' del océano Atlántico al Pacífico. Un recorrido que, como no podía ser de otra manera, parte del Canal de Panamá (infraestructura del ayer, el hoy y –si el tercer juego de esclusas se lleva finalmente a cabo- el mañana), para analizar posteriormente las rutas alternativas que existen a este enclave centroamericano en su continente. En concreto, nos detenemos en la eterna alternativa de Nicaragua, en el llamado Paso del Noroeste y en los más importantes 'canales secos' repartidos por el continente. Disyuntivas siempre expuestas al dilema 'desarrollo y modernidad vs. medioambiente', que planteamos en este estudio.

[1] CONEVYT: 'Transporte marítimo mundial', disponible en http://oregon.conevyt.org.mx/inea/biblioteca/varios/50_ob_dcig_v2/ciencia3/100/htm/sec_9.htm, visitada el 15 de mayo de 2007.

“Esta magna posición entre dos mares podrá ser, con el tiempo, el emporio del universo. Sus canales acortarán las distancias del mundo, estrecharán los lazos comerciales de Europa, América y Asia, y traerán a tan feliz región los tributos de las cinco partes del globo. Acaso sólo allí podrá fijarse algún día la capital de la Tierra, como pretendió Constantino que fuese Bizancio la del antiguo hemisferio”

Simón Bolívar

INTRODUCCIÓN

"La búsqueda de una ruta más corta de Europa hacia Asia se materializa con el viaje de Cristóbal Colón en 1492, cuando los reinos de Castilla y Aragón organizan una expedición, lanzándose en su búsqueda en dirección oeste sobre el océano Atlántico, con objetivos comerciales. En este intento, Colón 'descubre' el continente americano. En 1513, Vasco Núñez de Balboa, tras cruzar el istmo de Panamá y divisar el océano Pacífico, informa al rey Carlos V de su descubrimiento, sugiriéndole la posibilidad de conectar ambos océanos a través de un canal. El rey de España, interesado en la idea propuesta, ordenó que se hicieran los levantamientos de una posible ruta, siempre con la idea de poder organizar mejor su comercio con el lejano Oriente. Sin embargo, al final del reconocimiento y levantamiento de la ruta, Balboa llegó a la conclusión de que sería imposible para cualquiera ejecutar tal hazaña y se cejó en la idea (…). Fueron las exploraciones hechas en Nicaragua las que despertaron el interés de la Corona española para la construcción de un canal interoceánico. Pese a los diversos intentos para determinar si el río San Juan del Norte, conocido como 'Desaguadero', desembocaba en el Atlántico, no fue hasta mediados de 1539 cuando Diego Machuca y Alonso Calero exploraron todo el curso del río. Así, surgió la posibilidad de una comunicación fluvio-terrestre con perspectiva de ruta interoceánica"[2].

Comenzó, en palabras de Celestino Andrés, "la rivalidad de larga data entre Nicaragua y Panamá por la construcción de un canal interoceánico"[3]. Una rivalidad a la que, en los últimos tiempos, se han apuntado diferentes actores.

---

[2] GRAN CANAL INTEROCEÁNICO POR NICARAGUA. RESUMEN EJECUTIVO: 2006, p.3, disponible en http://www.pancanal.com/esp/plan/documentos/canal-de-nicaragua/canal-x-nicaragua.pdf, visitada el 24 de abril de 2007.

[3] ANDRÉS ARAÚZ, Celestino: 'Un sueño de siglos: el canal de Panamá', *Tareas*, número 123, CELA, Centro de Estudios Latinoamericanos, Justo Arosemena, Panamá 2006. Disponible en http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/panama/cela/tareas/tar123/02arauz.pdf, visitada el 4 de mayo.